

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION DE COMISIONES

XLIIIA. LEGISLATURA

CUARTO PERIODO

CARPETA Nº 1085 DE 1993

DISTRIBUIDO Nº 2104 DE 1993

COMISION DE HACIENDA

COPIA DEL ORIGINAL SIN CORREGIR

MAYO DE 1993

"CAPITAN MIRANDA"

REPARACION DEL BUQUE DE LA ARMADA NACIONAL ROU 20

VERSION TAQUIGRAFICA DE LA SESION DE LA COMISION

DEL DIA 20 DE MAYO DE 1993

ASISTENCIA

PRESIDE : SEÑOR SENADOR JUAN CARLOS BLANCO

MIEMBROS : SEÑORES SENADORES ALVARO ALONSO, CARLOS CASSINA, ALBERTO CID, MARIO SOTO PLATERO Y ALBERTO ZUMARÁN

CONCURRE : SEÑOR PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE SENADORES, GONZALO AGUIRRE RAMÍREZ

INVITADOS ESPECIALES : SEÑORES MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL Y SUB SECRETARIO, DOCTOR MARIANO R. BRITO Y PROFESOR LUIS GONZÁLEZ RISOTTO, RESPECTIVAMENTE; Y, ASESORES CONTRALMIRANTE RICARDO MURIALDO, CAPITANES DE NAVÍO JOSÉ H. IGLESIAS Y EDUARDO LAZBAL, CAPITÁN DE CORBETA HUGO DE BARROS Y ESCRIBANO ERASMO PETINGI

SECRETARIA : SEÑORA RAQUEL SUÁREZ COLL

AYUDANTE : SEÑORA TERESA PAREDES

AR.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo número está abierta la sesión.

(Es la hora 10 y 14 minutos)

En nombre de la Comisión, y en el mío propio, deseo darle la bienvenida al señor Ministro de Defensa Nacional y a sus asesores. En el día de hoy, esta Comisión tiene por objeto el estudio de la Carpeta Nº 1085/93, Capitán Miranda, Reparación de un Buque de la Armada Nacional.

Como es de conocimiento de los señores senadores, en esta materia existe un proyecto de ley remitido por el Poder Ejecutivo, a través del cual se autoriza la realización de esta reparación con cargo al Convenio de Cooperación con España. Este Cuerpo ha analizado el tema en distintas sesiones y ha estimado oportuno invitar al señor Ministro para escuchar algunas informaciones complementarias, lo cual coincide, además, con la disposición que éste manifestó acerca de comparecer a esta sesión, a efectos de formular algunos comentarios adicionales en torno a este punto.

A continuación, voy a ceder el uso de la palabra al señor senador Cassina, quien desea efectuar una aclaración previa.

SEÑOR CASSINA.- Señor Presidente: deseo excusarme con los señores senadores y con nuestros distinguidos invitados porque, aproximadamente, a las 11 horas deberé retirarme

de Sala con el fin de concurrir a un homenaje que se realizará en el Cementerio Central en memoria del señor Zelmar Michelini el cual, precisamente, se efectuará a esa hora.

SEÑOR PRESIDENTE.- Tiene la palabra el señor Ministro de Defensa Nacional.

SEÑOR MINISTRO.- Señor Presidente: conociendo el propósito de la Comisión de examinar el proyecto de ley y la amabilidad del Cuerpo al requerir nuestra presencia en Sala --confirmando lo que efectivamente era mi deseo, es decir, de concurrir tan pronto se estimara del caso--, y sin perjuicio de que los señores senadores formulen las preguntas que consideren pertinentes, me gustaría hacer algunas referencias en torno al proyecto de ley y a ciertas cuestiones que, según tengo entendido, han sido planteadas.

Ante todo, deseo precisar el objeto de este proyecto de ley, no porque no esté claro sino, de alguna manera, para ingresar en el tratamiento del tema.

Este proyecto de ley, según la intensión manifiesta del Poder Ejecutivo al remitirlo, tiene como fin obtener la autorización del Parlamento para poder destinar hasta la suma de U$S 6:000.000, con fondos provenientes de un crédito concedido por el Gobierno del Reino de España para proceder a la reparación del buque de la Armada Nacional ROU 20, Capitán Miranda. A nuestro juicio, es necesario tener en cuenta algunos antecedentes.

En primer lugar, la Ley Nº 16.346, de 19 de

marzo de 1993, autorizó la salida del país de este buque y de su tripulación, con motivo de la realización del decimotercer viaje de instrucción a partir del 15 de marzo hasta el 4 de octubre de 1993, efectuando visitas a los siguientes países: República Federativa del Brasil, Reino de España, y República Argentina.

En segundo término, en virtud de la promulgación de la Ley que acabo de citar, en el viaje autorizado se reconocen dos fases: la primera, de reparación, y la segunda, precisamente, constituye el decimotercer viaje de instrucción. Ya en el Mensaje del Poder Ejecutivo, al remitir la que luego sería la Ley Nº 16.346 y en esta misma norma, se alude al viaje al Reino de España. Concretamente, en el Mensaje se consigna que la primera fase será para la reparación mayor por lo cual deberá estar durante noventa días en el puerto. Cuando se sancionó la ley que autorizó la salida del buque, se puso de manifiesto claramente la intensión del autor del proyecto de ley --y del Parlamento al sancionarla--, que era autorizar la salida del buque para la reparación en España.

En tercer lugar, es importante consignar que el buque se halla en viaje desde el 28 de abril de 1993 con su tripulación a bordo, pero no con los alumnos, quienes se incorporarán una vez realizada la reparación a fin de hacer el viaje de instrucción que, en ese caso, va a tener una duración menor a la acostumbrada --o sea,

a la que anualmente se repite--, ya que se reducirá a la mitad.

Por último, es importante tener en cuenta que en la Ley Nº 16.320 de la Rendición de Cuentas se autorizaron reparaciones a realizar en hospitales del Ministerio de Salud Pública y también, en el caso de obras, para ANEP, con cargo al crédito español, aun cuando estaba en curso la sanción de la ley que eventualmente aprobará el Convenio con España.

Cuando pensábamos en todos estos antecedentes y en la situación planteada en la Comisión de Hacienda del Senado a propósito de este tema --obviamente, obtuvimos alguna información de los aspectos que están en juego--, se nos ocurrió que era oportuno efectuar alguna referencia a ciertas cuestiones relativas al examen de juridicidad, por así decirlo, del presente proyecto de ley.

En este sentido, creemos importante, en primer lugar, en lo que tiene que ver con su objeto, si es conforme a Derecho que se autorice mediante una ley especial --es decir, la que está en trámite-- la reparación, porque implica un gasto público.

En segundo lugar, podría plantearse la siguiente interrogante: ¿debe ser objeto de sanción mediante leyes presupuestales --ya sea la ley de Presupuesto o Rendición de Cuentas--, conforme a la Sección XIV de la Constitución puesto que en este caso, por lo menos potencialmente, existe un gasto público?

Examinada esquemáticamente la cuestión, nos parece que hay algunas respuestas. Reflexionando sobre el tema, nos parece habilitada la respuesta de que no es imprescindible la Ley Presupuestal para el presente gasto, o sea, la reparación del buque. Esto es así, porque del artículo 214, literal A) se desprende que el Presupuesto Nacional --y por consiguiente las Rendiciones de Cuentas-- contendrá los gastos corrientes e inversiones del Estado. En nuestro caso, creo que la afirmación puede ser muy precisa en el sentido de que no hay un gasto corriente, no se trata de uno de ordinaria administración, sino de uno excepcional, que se producirá por una sola vez. Asimismo, no se trata de un gasto corriente porque la fuente de crédito respectiva no es ordinariamente previsible o corriente, sino que es una fuente de crédito externa y de especiales condiciones. Al respecto, se trata de un crédito blando con plazos prolongados, etcétera, y, por lo tanto, solamente así sería posible efectuar ese gasto.

Por otra parte, el objeto mismo del gasto y la fuente de financiación, están mostrando su carácter extraordinario y ocasional, no susceptible --me parece-- de su inclusión en las Leyes de Presupuesto y de Rendición de Cuentas. En definitiva, la primera es el programa de ingresos y egresos del Estado de un período determinado y aquí se trata de algo que acaece sobre bienes excepcionalmente, ante la aparición de una fuente de financiación extraordinaria no previsible, evidentemente, en ocasión de la elaboración del Presupuesto Nacional.

Otro argumento a favor de la juridicidad es que cuando el artículo 86 de la Carta habla de la autorización para los gastos, expresa que: ""...se hará mediante las leyes de presupuesto..." y agrega que "Toda otra ley que signifique gastos para el Tesoro Nacional, deberá indicar los recursos con que serán cubiertos". Por lo tanto, aquí se está admitiendo que otra ley --puesto que se refirió antes a la de Presupuesto-- pueda autorizar gastos. En ese sentido, creo que nos encontraríamos ante este último caso.

Por otra parte, creo que el Poder Legislativo ya ha utilizado esta posibilidad jurisdiccional cuando sancionó las Leyes Nos.16.333 y 16.336 de 1º de diciembre de 1992 en las cuales se atendió al tema de las retribuciones y retiros militares y policiales.

Asimismo, a favor de la sanción de este proyecto de ley que está a consideración de la Comisión y que tiene que ver con la autorización de la reparación del buque Capitán Miranda, creo que obra otro argumento importante, en el sentido de que aun en la hipótesis de que pensáramos que estamos ante un gasto y, consecuentemente, nos afiliáramos a la tesis de la necesidad de incluirlo en las Leyes de Presupuesto Nacional y Rendición de Cuentas, hay que tener en cuenta que en 1993 y 1994 este procedimiento no devengará gastos. De tal manera que podríamos decir que a partir de 1995, mediante la Ley de Presupuesto respectiva, se podrá atender la financiación del gasto pero, repito, en los años 1993 y 1994 --según los términos de la posible aplicación del acuerdo con el gobierno

español-- la reparación del buque no devengaría gastos.

Entonces, me parece que se podría sancionar la ley entendiendo que solo comporta una autorización de reparación del buque --su salida ya está autorizada-- sujeta a una condición suspensiva.

Por último, haría una revisión sobre la conveniencia y oportunidad de la reparación del buque. Al respecto, creo que el "Capitán Miranda", construido en 1930 es uno de los pocos --en ese sentido, el Almirante De Barros nos podrá informar mejor-- buques de esas características que están navegando en el mundo. Creo que hay solamente dos. En la oportunidad de examinar la posibilidad de adjudicarle un crédito para la reparación del buque, el gobierno español tomó la cuestión con especial afecto, teniendo en cuenta que el "Capitán Miranda" fue construido en Barcelona en el año 1930. Como todavía está navegando, lo consideran como un orgullo legítimo de la industria naviera española y piensan que la reparación en su país de un buque tan antiguo, es algo muy valioso.

Para nuestra Armada Nacional y, por consiguiente, para el Ministerio de Defensa Nacional, la reparación del buque es relevante. El buque cumple --y esto lo quiero destacar--no solamente una labor profesional específica para el personal de guardiamarinas, egresados de la Armada Nacional y sus tripulantes --es una capacitación profesional, sin duda, muy importante--, sino también una función de relacionamiento excelente, a tal punto que alguna vez he dicho que es un auténtico embajador del país en otras tierras Al circular por el mundo, es una presencia uruguaya calificada de especial idoneidad. En ese orden de argumentos de conveniencia y de oportunidad, me parece que es un factor poderoso para la relación abierta y debida que deseamos, sin mengua de la profesionalidad específica del militar con la sociedad civil y las sociedades políticas. Una demostración cabal de ello es que desde 1990 --por lo menos hasta donde sé--, el buque transporta junto a los tripulantes y a los guardiamarinas egresados de la Escuela Naval, alumnos de la Universidad de la República, de la Universidad Católica y de la Universidad del Trabajo. Con el reacondicionamiento del buque, se ampliarían considerablemente las comodidades, de tal manera que --según la información que se me ha brindado-- es muy posible que el número actual de alumnos de escuelas y de instituciones no estatales o estatales ajenas a la Armada que lleva, se triplique.

Termino mi intervención, agradeciendo a los señores Senadores la amabilidad de escucharme. Asimismo, señalo que estoy a su disposición para evacuar las consultas que deseen realizar.

SEÑOR SOTO.- Quisiera saber cuáles son las reparaciones que se le van a hacer al buque. Formulo esta pregunta porque creí entender que se van a ampliar los camarotes para poder transportar un mayor número de personas. Pero, concretamente ¿cuáles son, efectivamente, las reparaciones de que el buque va a ser objeto?

SEÑOR MURIALDO.- Señor senador: en el ámbito marino, se dice que se trata de una reparación mayor, ya que es total. Pero no sólo en ese aspecto, sino también en todo lo que implica la estructura y la seguridad del buque. Para ser gráfico, les diría que cuando el buque entre a dique, es decir al pozo o astillero, en el desguace van a quedar la quilla, las cuadernas y la sala de máquinas con los mamparos, y nada más. El buque se encuentra en condiciones tales después de tantos años --teniendo en cuenta, además, que luego de la reparación de 1977 no se lo ha atendido más que en la forma mínima
ma indispensable-- que necesita una revisión total.
ble-- que necesita una revisión total.
Al desarmarlo totalmente, en esa revisión de cuadernas, baos y toda la parte técnica que da seguridad a la navegación, es obligatorio hacer una renovación. Un caso típico es el relativo a la electricidad, que debe ser naval,

y no como sucedió hasta ahora, registrándose problemas serios en los últimos viajes, debido a un sistema eléctrico instalado en el Uruguay, bien hecho pero con otros parámetros, tal vez basados en los escasos recursos de que se disponía. Es decir que al desarmar el buque y renovar sus piezas, todo lo que ahora tiene, desaparece, ya que al quitarle los interiores, absolutamente nada es recuperable. Entonces, se trata de adecuarlo a épocas modernas y darle una capacidad mayor que permita a la Armada lograr el objetivo que se ha impuesto en el sentido de que de ahora en adelante, además de los guardiamarinas, en su viaje al final de su carrera, pueda ser transportado el mayor número de estudiantes de las Universidades.

Quiero hacer hincapié, fundamentalmente, en que el buque recibe la reparación mayor en el aspecto de su seguridad y fortaleza de sus cascos, para no tener problemas. Debe tenerse en cuenta que se cambia el 60% de la chapa del casco, lo que representa prácticamente dos tercios. Por otra parte, las cubiertas se encuentran en muy mal estado, a tal punto que en este momento el buque "se llueve". En la tirada de Montevideo hasta el primer puerto brasileño, hubo que arriar las velas, porque entraban agua de mar y se produjo un cortocircuito con principio de incendio.

Este buque, si no se llega a la solución que se logró, jamás volvería a navegar porque el monto que demanda su reparación, es demasiado importante.

SEÑOR SOTO.- Cuando preguntamos cuál era la reparación que se iba a hacer, lo relacionamos con lo expresado por el señor Ministro en cuanto a lo que establece el artículo 214 de la Constitución sobre los gastos corrientes y entendíamos que esto no era un gasto corriente. Pero luego de la explicación que brindó entiendo que esta reparación sí se puede incluir en un gasto corriente.

¿Por qué? Gasto corriente contra gasto extraordinario. Gasto extraordinario sería, por ejemplo, si el buque sufre un accidente, que nadie va a prever. Pero por lo que el señor Ministro decía, la última reparación se realizó en 1977 y, por lo visto, el barco debe ser desarmado totalmente, incluso parece que plantea riesgos en la navegación. Es sabido que toda máquina -- en este caso un buque-- debe tener un mantenimiento permanente y, de vez en cuando, uno más grande. Pero eso está dentro de los gastos corrientes del uso de la maquinaria. Por lo tanto, ante lo que el señor Ministro expresó en el sentido de que esto no es un gasto corriente -- lo digo con mucho respeto --, creo que sí lo es desde el punto de vista de la vida y uso de esa máquina porque sabemos que hay que mantenerla. Hay mantenimientos menores y otros mayores, como éste, pero previsibles, puesto que

ya se sabía de antemano que había que hacerlo. En consecuencia, creo que esto se podría incluir en una ley de presupuesto o de Rendición de Cuentas, porque no se trata de un accidente que el barco tuvo, como por ejemplo un incendio.

SEÑOR MINISTRO.- La referencia al carácter extraordinario o, si se quiere, no corriente del gasto, alude a la vinculación con la fuente de financiación. En ese sentido lo dije porque la disponibilidad de créditos presupuestales en el caso de la Armada, conforme al presupuesto de 1990, nos revela que no tenemos proyectos de inversión y no podríamos hacer la reparación. Entonces, es desde el punto de vista de los recursos con los que debemos contar para poder atender el gasto, que lo califico de extraordinario. Efectivamente, no tenemos crédito presupuestal, por lo que no hemos realizado más que esos mantenimientos mínimos necesarios para que el buque no se hunda. Por eso, repito, fue desde ese punto de vista que lo calificamos de gasto no corriente o extraordinario. Las leyes de presupuesto y de Rendición de Cuentas no contienen previsión alguna y, además, teniendo en cuenta las posibilidades financieras actuales del Estado, no sería factible que obtuviéramos dicho crédito. Queda por delante una sola Rendición de Cuentas y sabemos que no podríamos obtener esos recursos en la cantidad necesaria para realizar lo que el señor contraalmirante destacaba.

SEÑOR SOTO.- Adelanto mi opinión diciendo que estoy totalmente de acuerdo con que la reparación debe hacerse. Lo que dije no implica que piense que no hay que hacerla ni que el buque "Capitán Miranda" no sea una herramienta de la Armada muy importante de la que, por otra parte, como uruguayo, me enorgullece pueda disponer. Pero todos debemos seguir las leyes y los reglamentos para poder cumplir nuestras funciones.

POr otro lado, quería hacer notar --y pido disculpas al señor Ministro porque, en esta cuestión, tengo un desacuerdo respetuoso con él-- que nunca se puede decir que un gasto es corriente por la forma de su financiamiento.Esta puede ser muy variada, pero no se puede afirmar que porque la obtengamos por medio de un préstamo, de un impuesto o de Rentas Generales, sea o no corriente. La forma de financiamiento no lo define. Puede suceder que la forma de financiamiento sea distinta, pero ello no significa que el gasto sea extraordinario o corriente.

No sé por qué no se incluyó este gasto en la Rendición de Cuentas, pero pienso que no se puede afirmar que como no se lo incorporó en esa oportunidad ahora hay que actuar de esta manera.No voy a retrotraerme a estudiar ese tema, pero debo decir que de acuerdo con el artículo 214 de la Constitución el argumento no es de recibo en este caso.

SEÑOR ZUMARAN.-Coincido plenamente con lo que se establece en la exposición de motivos en el sentido de que el Poder Ejecutivo entiende imprescindible mantener el Buque Escuela en perfectas condiciones, por lo que solicita una rápida aprobación del proyecto. En mi opinión, se debe mantener este buque y estoy de acuerdo con el Ministro en cuanto a que es importante para la formación ya que es tradición de ésta y otras Armadas incluir en la preparación de

los marinos un viaje de esta naturaleza. Además, he recibido pruebas de que la presencia del buque en oportunidad de realizar visitas a distintos países, da motivo a que el mismo sea visitado con lo cual se produce todo un acontecimiento, ya que normalmente asiste el Embajador de nuestro país y también se interesa la colonia uruguaya. De modo que el buque es realmente una embajada que genera lazos positivos. Por lo tanto, considero de interés que pueda seguir funcionando.

Por otro lado, me interesa el monto que se solicita, porque nos encontramos dentro de un esquema permanente de restricción de gastos. En el Parlamento muchas veces no hemos coincidido con las orientaciones generales, pero, hemos tenido que retacear gastos --lo hicimos con mucho dolor-- en ámbitos socialmente muy sensibles. Y en esta oportunidad, estamos ante un desembolso de magnitud. En lo personal, me interesaron mucho las palabras del Contraalmirante en el sentido de que se trata de una obra mayor y, para hablar en un lenguaje no técnico pero entendible, diría que prácticamente se tira todo abajo y se construye nuevamente el buque.

A mi juicio, sería conveniente que se brindara información sobre este tema a fin de adoptar una decisión con la máxima seriedad, tal como hacemos habitualmente en este ámbito. La solicitud que se ha presentado dice: hasta U$S 6:000.000. Me pregunto si existe algún presupuesto que nos dé cifras de la inversión que se pretende realizar.

¿Cuál es el costo de una nave alternativa?¿Puede existir otra solución que hayan estudiado el Ministerio de Defensa Nacional o la propia Armada? De modo que, reitero, quisiera saber si existen otros elementos que nos puedan permitir formarnos una idea sobre la legalidad, la oportunidad --me refiero a que el buque debe ser reparado en este momento porque está en condiciones que afectan su seguridad— y la conveniencia de mantener el buque funcionando. De esa forma, estaríamos en condiciones de defender ante la opinión pública y ante nuestros pares del Senado el requerimiento que se nos plantea. Como se sabe, los miembros de la Comisión debemos informar al Cuerpo acerca de los fundamentos que existen para otorgar este monto.

Pienso que sería importante contar con mayor información sobre los valores que se pueden manejar en esta oportunidad.En lo personal,si debo dar una idea sobre los costos de reparación de un edificio,aunque no soy arquitecto,puedo estimar cifras aproximadas, pero tratándose de la reparación de un buque, confieso que no tengo idea de los valores que se pueden manejar.

SEÑOR MINISTRO.-Existe un criterio rector que animó al Poder Ejecutivo a propicar esta iniciativa ante el Parlamento. En ese sentido, el señor Contralmirante dijo que se trata de una reparación mayor.

En muchas oportunidades visitamos el buque y debo decir que la primera vez que lo hice desempeñando el cargo de Ministro afirmé al señor Comandante que me causaba asombro lo que hacía nuestra gente,nuestros trabajado-

res de la Armada, para mantener el buque. Realmente es asombroso porque sólo con un enorme cariño y un esfuerzo profesional que va más allá de lo corriente, se puede explicar que este buque esté navegando. Ello es el resultado de sucesivos emparches, adaptaciones y de seguir adelante.

Las distintas visitas que realicé al buque, recorriendo todas sus dependencias, me llevaron a la conclusión de que la reparación mayor --tal como dijo el señor Contraalmirante-- absolutamente ineludible. En lo personal, espero que podamos conservar, en el mayor grado posible --aclaro que esto lo confirmó el Comandante del buque-- la cámara, que es una verdadera joya en su estilo, especialmente, por el trabajo artesanal en madera que posee. Fuera de ello, no tengo la menor duda de que el buque requiere una renovación casi total. No tenemos medios para hacerlo y tampoco podemos encarar su sustitución por un buque nuevo, con características similares. El Ministerio de Defensa Nacional no tiene rubros, no tiene recursos asignados y la Armada no cuenta con ningún proyecto de inversión del cual pueda extraer un solo peso sin autorización legislativa. Entonces, la realidad es que si no obtenemos lo que estamos solicitando, el buque deberá salir rápidamente de circulación por razones de seguridad.

SEÑOR MURIALDO.- Debo aclarar que el buque llega a esta situación de requerir una reparación mayor porque ha pagado tributo al hecho de que desde el año 1977, prácticamen-

te no ha parado. En ello pesaron razones por demás positivas que fueron explicadas por el señor senador Zumarán en el sentido de que el buque ha sido una embajada de nuestro país que trascendió a la propia Armada.

Eso ha motivado que, debido a los compromisos adquiridos en los últimos años, las estadías en el Puerto de Montevideo hayan sido cada vez menores. Lo clásico en todo el mundo es que los buques veleros escuela sean desguazados una vez que llegan de sus viajes; esto ha ocurrido con todos los buques, como el "Argentino", el "Libertad", el "Sebastián Elcano", etcétera. Pero aquí nunca se pudo hacer eso. Es más; ni siquiera se le pudieron quitar los palos para revisar las fogonaduras que van encastradas en la quilla Eso se hizo recién el año pasado, porque las premuras de salida motivaban que sólo se hicieran parches.

Evidentemente, el no poder hacer un buen mantenimiento en los últimos años aceleró el proceso de deterioro. El costo de la reparación, inicialmente, estuvo en el orden de los U$S 9:000.000. De los astilleros consultados nos inclinamos por el de Bazán, por todo lo anteriormente expresado por el señor Ministro, es decir, porque el buque fue construido allí, en el ex astillero Matagorda, del que aún queda el pozo, pero ya no se trabaja más en él. Fue tomado con un cariño muy especial,. Puedo asegurar que si no están trabajando a pérdida, lo están haciendo al límite, en U$S 6:000.000, que es el total. Sin abundar en detalles, puedo señalar que parte de la reparación consiste en cambiar las tres botavaras de los tres palos, que en los últimos tres viajes tenían fisuras, soldadas a la uruguaya y, aunque no hubo acciden-

tes, el arreglo no fue el mejor. Un buque escuela de ese tipo, de 700 toneladas --que es de los más chicos en el mundo-- tiene un costo actual de unos U$S 20:000.000. Creo que es más inaccesible pretender un cambio de buque que lograr la reparación del actual por este mecanismo.

Toda esta información nos da un claro panorama sin discusión desde el punto de vista técnico: debemos hacer esta reparación mayor a ese costo de U$S 6:000.000 --que fué lo que el Ministerio de Defensa Nacional asignó a la Armada, en razón del préstamo otorgado por España al Uruguay-- hasta donde se pueda gastar. La Armada, sin duda alguna, tiene necesidad de invertir en otras cosas, pero se decidió por hacer el mantenimiento del Buque Escuela, considerando que, como bien se dijo, él ha trascendido a la Armada y es parte del Uruguay en el mundo entero, sobre todo por los últimos viajes. Reitero que el astillero Aesa y otros dieron un presupuesto de reparación del orden de los U$S 9:000.000, sin mencionar a los de Argentina, donde el monto sería mucho mayor.

Espero que con esta información haya aclarado las inquietudes planteadas por los señores senadores.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia del señor Ministro, señor Subsecretario y asesores que los acompañan y las informaciones y explicaciones brindadas, que son de suma utilidad para el trabajo del que nos estamos ocupando, proyecto de ley de financiamiento para la reparación del Buque Escuela Capitán Miranda.

(Se retiran de Sala los representantes del Ministerio de Defensa Nacional)

SEÑOR PRESIDENTE.- Continuamos con la consideración de la Carpeta Nº 1085/93.

SEÑOR CID.- Deseo hacer una reflexión, que a la vez contiene una pregunta, que no me pareció oportuno formular en presencia del señor Ministro, porque creo que sólo debe ser resorte del ámbito legislativo, por cuanto se pueden plantear algunos cuestionamientos sobre este proyecto de ley presentado por el Poder Ejecutivo.

Cabe aclarar que el Buque Capitán Miranda --al que conozco-- que es un verdadero monumento histórico del país y que ha creado una indudable vinculación y proyección del Uruguay en el exterior, haciendo presente a nuestras Fuerzas Armadas, en otros ámbitos en lo que hace a los criterios expresados a favor de su reparación, me parece que ellos contrastan con algunas otras posiciones que el propio Poder Ejecutivo ha ido adoptando en los últimos tiempos. A modo de ejemplo, acabamos de cerrar distintas representaciones en varios países latinoamericanos, como El Salvador y Nicaragua, debido a su bajo rendimiento económico y a que no era de gran utilidad su mantenimiento.

En otro orden de cosas, quiero mencionar, también a modo de ejemplo, que cuando ingresé al Hospital de Clínicas, en 1968, se planeaba la colocación de un quinto ascensor para dar posibilidades de un mejor desplazamiento; la instalación de la calefacción, la construcción de sistemas de desagües; y otras obras que nunca se pudieron llevar

adelante. Con esto deseo plantear que si bien entiendo que es necesario llevar adelante la obra de reparación del Capitán Miranda, como monumento histórico y patrimonio del país, ello no está balanceado con las prioridades que hemos ido dando a otras inversiones que también deben hacerse.

Quiero preguntar, asimismo, a los integrantes de la Comisión, algo en relación con lo manifestado por el señor Ministro; esta es la primera sesión a la que asisto y tal vez desconozca todos los antecedentes del caso. El representante de la Cartera mencionó que había interés de parte del Gobierno español por conceder este préstamo, para este fin específico, es decir, la reparación del Buque Escuela. Estuve leyendo los antecedentes e inclusive el Tratado de Cooperación y Amistad firmado por los dos Gobiernos y en ninguna parte se especifica este destino de los fondos. Con base en la contestación que se me dé haré una nueva reflexión. Reitero que deseo saber si existe el antecedente formal de que el Gobierno español ha dado prioridad a este préstamo para la reparación del Buque Escuela.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Lo que se suscribió oportunamente con el Gobierno de España fue un acuerdo marco, en el que se estableció una cifra de U$S 200:000.000, a la que el Uruguay puede acceder para obtener financiamiento en la compra de bienes o prestación de servicios de empresas de ese país hacia agentes uruguayos. Dentro de ese marco es que se utiliza parte de ese crédito para la reparación

propuesta. Sin embargo, ello no está explicado, así como tampoco otros destinos ya dados a esa misma línea de crédito, como por ejemplo la construcción de los Hospitales de Las Piedras y Canelones y el reequipamiento técnico y automotriz del Ministerio de Salud Pública, como bien debe saber el señor senador.

SEÑOR PRESIDENTE.- La interpretación que hago de las palabras del señor Ministro sobre este punto concreto, es que, una vez enteradas las autoridades españolas de que sería intención de nuestro país aplicar parte de ese crédito para reparar el buque "Capitán Miranda", vieron ese hecho con interés y simpatía. Ahora bien; en cuanto a la pregunta concreta del señor senador, debo responder que no existe un antecedente formal que indique que esa imputación al convenio de cooperación sea preceptiva o tenga prioridad.

SEÑOR SOTO.- Lo que decía el señor senador Alonso, figura en el artículo 3º. Allí se establece que España facilitará créditos por valor de hasta U$S 200:000.000 para el período 1992-1996, destinados a financiar exportaciones de bienes y servicios españoles y uruguayos. Incluso, en el párrafo 2º del artículo 3º agrega que la financiación se realizará bajo la modalidad de crédito comercial y que se otorgarán preferentemente a proyectos realizados por el sector privado que mejoren la tecnología, aumenten la capacidad exportadora y sean generadores de divisas.

Hasta el momento, vemos que se ha utilizado la tercera parte para el sector público; U$S 17:000.000 para la terminación de distintos hospitales y U$S 50:000.000 para Salud Pública, lo que totaliza U$S 67:000.000. En consecuencia, si a U$S 133:000.000 le restamos U$S 6:000.000, nos quedan solamente U$S 127:000.000 para destinar al sector privado. En realidad, esto es lo que establece

el acuerdo y a lo que se han comprometido los Gobiernos de Uruguay y España. Asimismo, si no me equivoco, esto está a ratificación de la Cámara de Representantes.

SEÑOR CID.- Como integrante de la Comisión de Hacienda creo que es importante que el convenio marco que se firmó con el Gobierno español --que no es de un monto menor, puesto que se trata de un préstamo con buenas condiciones en cuanto a intereses y amortizaciones-- debería haber sido --y en esto también incluyo una crítica a la gestión del Parlamento--destinado a fines específicos que no son precisamente los que se mencionan.

Si bien reconozco que como médico tengo una especial sensibilidad hacia los temas de la salud, entiendo que el destino que se le da a esta partida para el Ministerio de Salud Pública, para equipamiento y construcción de hospitales, no está de acuerdo con la filosofía de este convenio marco, que apunta a mejorar --al menos esa es mi interpretación-- el crecimiento económico de los países con la instalación de empresas binacionales dirigidas a un desarrollo tecnológico superior, fundamentalmente de nuestro país, aprovechando el avance que en esa materia se ha registrado en España. Asimismo, este convenio prevé la posibilidad de incrementar las exportaciones.

Por lo tanto, pienso que ese es el objetivo que deberíamos perseguir y establecer que el préstamo se destine específicamente a esos fines.

A mi juicio, destinar ese dinero a la reparación de un buque --si bien sé que es un monumento histórico

y que la Armada presta un servicio trascendental en la vida nacional--no es lo más apropiado en esta circunstancia. Personalmente, creo que los recursos para reparar un buque deberían entrar en las normas presupuestales normales del país y dejar estos U$S 200:000.000 para otros fines específicos que determine el convenio.

SEÑOR SOTO.- Adelanto que discrepo con el señor senador Cid porque el destino adecuado está establecido en el convenio cuando se manifiesta que se facilitarán créditos destinados a financiar exportaciones de bienes y servicios españoles y uruguayos y que la financiación del proyecto se realizará bajo la modalidad de crédito comercial. En consecuencia, dentro de este marco, me parece que es perfectamente adecuado que haya un préstamo para Salud Pública y otro para vender el servicio de reparación de un buque, ya sea de la Armada Nacional o privado. En tal sentido, debemos tener en cuenta que en el día de mañana podemos hacer un proyecto de inversión a fin de conseguir fondos para ello. Lógicamente, posteriormente España dirá si contamos con una buena garantía de repago etcétera.

Reitero, el destino que se le va a dar a este préstamo está previsto en el convenio ya que el mismo es muy amplio. Claro está que se puede sostener que sería preferible que esos recursos se utilizaran con otro fin, pero desde el punto de vista del marco que tiene este acuerdo el destino que se le ha dado es el correcto ya que se trata de un anexo al acuerdo económico

entre la República de Italia y el Reino de España. Inclusive, en el artículo 3º se establece cómo se va a efectuar dicho préstamo.

Por otra parte, el señor senador Cid hizo referencia a que las condiciones eran favorables, ante lo que debo expresar mi desconocimiento, puesto que en ningún lado del convenio se hace mención a ese punto. En realidad, no sé cuáles son las tasas de interés, como así tampoco si hay períodos de pago y de gracia. Entiendo que eso no se está discutiendo en este momento ya que simplemente se pretende aprobar este acuerdo para luego, sí, estudiar cada uno de los casos ya que no creo que sea la misma tasa para el préstamo a Salud Pública, para el "Capitán Miranda" o para una empresa que le solicite ayuda al Gobierno de España. A mi juicio, se trata de otro elemento que deberíamos conocer en el momento en que estamos considerando la posibilidad de que exista una financiación de U$S 6:000.000 para la reparción del buque "Capitán Miranda". Tengamos en cuenta que muchas veces se habla de la deuda externa y si hay que pagarla o no, y aquí estamos considerando un préstamo sobre el que desconocemos la forma de pago y las condiciones.

SEÑOR CID.- Estoy totalmente de acuerdo con las manifestaciones del señor senador Soto en cuanto a las condiciones de pago, ya que personalmente lo único que hice fue repetir lo que surge de la versión taquigráfica de la sesión del 22 de abril de este año, donde se habla de un préstamo blando, y con facilidades de amortización muy diferentes

a las comunes. Por lo tanto, coincido con el señor senador Soto en que ese aspecto no se explicita en ninguno de los numerales.

En cuanto a lo que el señor senador manifestaba acerca de que está contemplada en este acuerdo la inversión que significará la reparación del buque "Capitán Miranda", estoy totalmente de acuerdo, pero quisiera expresar que en el artículo 1º se dice que las partes formularán y ejecutarán un programa de cooperación con el objetivo de establecer mecanismos que contribuyan a dinamizar y modernizar la economía de la República Oriental del Uruguay y ampliar la cooperación económica y financiera entre ambos países. Indudablemente, en este artículo está planteada la filosofía a la cual debemos suscribirnos. Es decir, que ese volumen de U$S 300:000.000 que eventualmente puede recibir nuestro país debe ser efectivamente volcado en obras productivas que permitan al Uruguay mejorar su situación económica.

SEÑOR SOTO.- Deseo hacer referencia a otro aspecto que, a mi juicio, no resulta claro. Según consta en la versión taquigráfica de la sesión pasada, el crédito es de U$S 300:000.000; no obstante, éste asciende a U$S 200:000.000. El artículo 4 que figura en el repartido que me ha entregado la señora secretaria expresa: "Las Partes inducirán aportaciones de capital, de conformidad con sus respectivas legislaciones, teniendo como meta una inversión global de unos 100 millones de dólares de los Estados Unidos de América". Perdonen mi ignorancia, pero esto no lo entiendo bien. Considero que "aportaciones de capital" puede ser un préstamo, una integración de capital, etcétera; no sé lo que se quiso decir con esta expresión. Reitero que en la versión taquigráfica se alude a U$S 300:000.000. En realidad, se trata de préstamos del orden de los U$S 200:000.000. A mi juicio, el hecho de hablar de "inducirán aportes de capital" no constituye un préstamo.

Por estos motivos, me gustaría que se me explicara este punto, ya que no resulta claro en la versión taquigráfica de la sesión anterior. Reitero que no entiendo de qué se trata estos U$S 300:000.000. Asimismo, considero que no es un préstamo. Si no me equivoco, el Senado aprobó

esta disposición. Por ello, me parece que los señores senadores podrían salvar mi duda, ya que quien habla no integraba el Cuerpo en ese momento.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto a la referencia que el señor Senador hace a la cifra de U$S 300:000.000 que figura en la versión taquigráfica de la sesión anterior, puedo expresar que correspondía al monto global de los números que se manejaban en el convenio. Esta cantidad estaría integrada por esos U$S 200:000.000 que constituyen el préstamo o crédito y los U$S 100:000.000 inducidos. Para decirlo de una manera gráfica, el "valor" del convenio sería de U$S 300:000.000: U$S 200:000.000 que conforman el crédito claramente establecido y el resto se percibe den una manera más indirecta a través de la promoción de inversiones u otra forma de cooperación económica.

SEÑOR ALONSO TELLECHEA.- Deseo aclarar que los U$S 200:000.000 figuran en el artículo 3 del Acuerdo Económico entre la República Oriental del Uruguay y el Reino de España --concretamente en la página 15 del repartido--, que comienza diciendo: "España facilitará créditos por valor de hasta 200 millones de dólares para el período 1992-1996, destinados a financiar exportaciones de bienes y servicios españoles a Uruguay". Esta es la norma que, digamos, complementa el acuerdo marco y aquí se hace referencia a los U$S 200:000.000 que estarían incluidos dentro de los U$S 300:000.000

que se inducen a través del artículo que previamente leyó el señor senador Soto.

SEÑOR SOTO.- En la página 8 de la versión taquigráfica de la sesión anterior el señor Presidente expresa: "Teóricamente se podría considerar que el acuerdo marco por U$S 300:000.000 habilitaría a la Administración a girar contra ese convenio sin necesidad de normas específicas". Por eso, cuando se habla de "girar" pienso que se trata de un préstamo, ya que no se puede girar contra una inversión, sino que tiene que venir un inversor a hacerla. En cambio, puedo girar contra un préstamo que tengo autorizado. Esto es lo que, al principio, me había confundido. Luego de estas aclaraciones me doy cuenta de que se trata de U$S 200:000.000 de préstamo y de U$S 100:000.000, que se destinarían a inversiones adicionales, públicas o privadas. Entonces, reitero, cuando hablamos de préstamo estamos aludiendo a U$S 200:000.000 y nada más.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Se reanuda la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Luego de este intercambio informal de opiniones, la Comisión ha resuelto postergar la consideración de este asunto para la próxima sesión.

Quisiera recordar que el jueves de la semana que viene deberemos reanudar el trabajo de la Comisión de Hacienda integrada con tres miembros de la de Constitución y Legislación, a efectos de tratar el tema relativo a la Carta Orgánica del Banco Central. En consecuencia, me permitiría sugerir, como método de trabajo --que, además, ya se ha seguido en ocasiones anteriores--, que a las 10:00 horas se reúna la Comisión de Hacienda Integrada y a las 11.45 la de Hacienda , a fin de considerar la Carpeta Nº 1085/93, "Capitan Miranda". Por otro lado, en virtud de que he recibido una solicitud del señor senador Cassina, también sugeriría que en esa segunda sesión se incluyera como segundo punto del orden del día --en realidad, no sé si tendremos tiempo de analizarlo en ese momento-- un proyecto de ley presentado por varios señores senadores sobre trámites en la Dirección Nacional de Aduanas. Posteriormente, se decidirá el curso que se la dará.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

(Es la hora 11 y 39 minutos)